Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 397

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nr. 16

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2016

In het wetgevingsdebat van maandag 27 juni 2016 over de kentekening van tractoren en landbouwvoertuigen lag het wetsvoorstel voor waar uw Kamer bij motie Kuiken (Kamerstuk 29 398, nr. 356) om heeft gevraagd. Ik heb de afgelopen jaren met alle partijen aan dit wetsvoorstel gewerkt, waarmee ik op een zo makkelijk en goedkoop mogelijke manier de motie heb uitgevoerd. Gaandeweg bleken de verschillende partijen overtuigd van de voordelen van dit wetsvoorstel: verhoging van de snelheid, verbetering van het proces van ontheffing en zuiver financiële voordelen vanwege hogere verkoopwaarde bij export, terugvindpercentage bij diefstal. Tevens dient dit wetsvoorstel tot invulling van de APK-verordening die vraagt om registratie van tractoren die meer dan 40 km/h kunnen. Enkele amendementen die nu voorliggen vertragen mogelijk de voortgang van dit door uw kamer gewenste wetsvoorstel.
In het wetgevingsdebat rezen diverse vragen. In deze brief ga ik in op:
- De amendementen van de heer Hoogland en van mevrouw Visser, Kamerstuk 34 397, nrs. 11 en 14, inclusief de wenselijkheid van adviesaanvraag bij de Raad van State;
- Inbreukprocedure bij het niet voldoen aan de Europese regelgeving betreffende de APK-verplichting;
- Doden en gewonden waar landbouwtrekkers bij zijn betrokken.

Amendementen 11 en 14

Procedure

In het debat heb ik beide amendementen ontraden, omdat deze wezensvreemd zijn aan de voorliggende wetswijziging. Daarbij bevat het amendement van het lid Hoogland een ingrijpende aanpassing van een belangrijke maatregel in het stafrecht. Ik wil benadrukken dat, indien dit amendement toch wordt aangenomen, het amendement de behandeling

kst-34397-16
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

van de wet in de Eerste Kamer compliceert. Mocht de Eerste Kamer advies aanvragen aan de Raad van State, zal de ingangsdatum van de wet kentekenen zeker met een aantal maanden vertragen. Concreet betekent dit dat er slechts één winterperiode is om het bestaande voertuigpark te kentekenen, terwijl er door de sector om twee winters is gevraagd. Dit omdat de conversie afgerond moet zijn voor 20 mei 2018, de datum waarop de APK verplichting van kracht wordt.

Inbreukprocedure

De APK-richtlijn[1] kent een dubbele implementatietermijn. Op 20 mei 2017 moet de implementatieregelgeving gepubliceerd zijn en gemeld worden aan de Europese Commissie. Op 20 mei 2018 moet de richtlijn worden toegepast, dat wil zeggen dat de APK-plicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur operationeel moet zijn.
Het niet (volledig) of niet tijdig implementeren van de richtlijn leidt tot een inbreukprocedure op grond van artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Na twee schriftelijke ronden, de ingebrekestelling en een met redenen omkleed advies, kan de Europese Commissie besluiten om Nederland wegens het niet naleven van de richtlijn voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te dagen. Het Hof kan een dwangsom en een boete opleggen bij het niet naleven van de richtlijn.

Inhoudelijk

Het amendement van het lid Hoogland heeft tot doel een langere ontzegging van de rijbevoegdheid op te leggen indien er sprake is van recidive bij het rijden onder invloed van alcohol. In hoeverre een levenslange rijontzegging juridisch houdbaar is en onder welk omstandigheden vergt onderzoek en onderbouwing. Momenteel loopt er een onderzoek van het WODC naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken. Het onderzoek bestaat uit dossieronderzoek waarbij onder meer wordt gekeken naar de strafeis en de opgelegde straf in zaken waarin de bestuurder onder invloed van alcohol heeft gereden. De ontzegging van de rijbevoegdheid in dergelijke zaken maakt dan ook onderdeel uit van het onderzoek. Aan de hand van het onderzoek zal worden bezien of de straftoemeting in ernstige verkeerszaken passend is en zal het OM beoordelen of de strafvorderingsrichtlijnen van het OM moeten worden aangepast. Mijn collega van Veiligheid en Justitie wil de resultaten van dit onderzoek graag afwachten, alvorens te besluiten tot aanpassing van artikel 179 Wegenverkeerswet 1994. Door eerst onderzoek te doen naar de straftoemeting, ligt er een goede onderbouwing ten grondslag aan een eventuele wetswijziging en ontstaat hier draagvlak voor. Het onderzoek is naar verwachting eind 2016 gereed en zal zo spoedig mogelijk daarna met een beleidsreactie naar de Kamer worden gezonden. In de beleidsreactie zal ook op de ontzegging van de rijbevoegdheid worden ingegaan.

Het amendement van het lid Visser strekt ertoe om de recidiveregeling aan te scherpen zodat bestuurders bij overtredingen met lagere promillages dan de nu opgenomen 1,3 de ongeldigheid van hun rijbewijs riskeren. Zoals aangegeven in de brief van 18 februari 2016 van de Minister van Veiligheid en Justitie over verkeershandhaving[2] en tijdens het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid van 26 mei 2016 zijn er de

---

[1] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127)
[2] Kamerstuk 29 398, nr. 495

afgelopen periode ingrijpende maatregelen geïntroduceerd die na ommekomst van enkele jaren juridische of praktische problemen blijken op te leveren, in het bijzonder voor de aanpak van alcoholfeiten. Het beleid wordt nog niet adequaat uitgevoerd en in de eerste plaats is een inhaalslag noodzakelijk. Dit geldt onder andere voor de recidiveregeling ernstige verkeersdelicten. De evaluatie van de recidiveregeling toont aan dat het in de praktijk complex is om de acties van de verschillende betrokken ketenpartners in voldoende mate op elkaar af te stemmen. Gezien de uitkomsten van de evaluatie is het van belang eerst de uitvoering van de regeling op orde te brengen alvorens een eventuele aanscherping wordt overwogen.

Bovendien geldt ten aanzien van dit amendement dat de consequenties voor de uitvoeringsorganisaties in kaart moeten worden gebracht. Mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie ontraad ik daarom beide amendementen.

Doden en gewonden waarbij landbouwtrekkers zijn betrokken

Vorig jaar waren er op basis van de politie gegevens, zoals deze worden geregistreerd in BRON[3], 15 verkeersdoden te betreuren in de categorie Landbouwvoertuigen. Hiervan waren twee doden met landbouwtrekker zonder tegenpartij. Bij de andere verkeersdoden was de landbouwtrekker de tegenpartij: 8 fietsers, 1 inzittende van een bestelauto, 2 motorrijders en 2 auto-inzittenden.
Sinds 16 jaar zien we vergelijkbare cijfers: variërend van 6 tot 19 doden per jaar. De getallen variëren sterk van jaar tot jaar en er zit geen stijgende of dalende lijn in. Daarom kan ook niet op grond van data van een paar jaar na het invoeren van een maatregel al vastgesteld worden of en welk effect die maatregel heeft gehad op de verkeersveiligheid. Er kan gesteld worden dat tractorbestuurders veel minder vaak zelf slachtoffer van een dodelijk of ernstig ongeval zijn en dat de andere weggebruiker de zwakke partij is.

Al sinds 2009 is de registratie van de politie bij verkeersongevallen van ernstige verkeersgewonden te beperkt om statistisch betrouwbare conclusies te kunnen trekken over het aantal. In mijn brief van november vorig jaar heb ik beschreven welke activiteiten zijn ontwikkeld om de registratie op een beter peil te brengen. Diverse initiatieven zijn gestart om deze informatie op een andere manier te verkrijgen, zoals door het STAR initiatief (app mobielschademelden) en het gebruik van alternatieve databases (bijv ambulancedata).

Om een inbreukprocedure te voorkomen moet de wet kentekenen op 1 januari aanstaande of zo spoedig mogelijk daarna van kracht zijn. Met de door uw Kamer gevraagde kentekenregistratie voldoet Nederland aan deze richtlijn. Mocht de Tweede Kamer desalniettemin besluiten om deze wet niet of later in te laten gaan, dan moet ik om te voldoen aan de richtlijn een andere vorm van registratie regelen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[3] http://www.swov.nl/NL/Research/cijfers/Cijfers_Ongevallen.htm